BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO VI. — NÚM. 1755 | **Buenos Aires, sábado 1º de Julio de 1899** | DIRECCIÓN: Sección de Publicaciones del Ministerio de Justicia é I. Pública

Art. 4º Los documentos que en él se inserten, serán tenidos por auténticos y obligatorios por efecto de esa publicación.—(*Acuerdo de 2 de Mayo de 1893 sobre creación del Boletin Oficial*).

SUMARIO

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE HACIENDA

Decreto habilitando una canaleta para embarque y desembarque de cereales, maderas y artículos libres de derecho.

Buenos Aires, Junio 30 de 1869.

Teniendo en cuenta que por decreto de fecha 30 de Mayo último, expedido por el Ministerio de Obras Públicas, se ha concedido el permiso solicitado por D. Pascual Omarini para construir unas canaletas movibles, destinadas al embarque de cereales y frutos del país, sobre la barranca del Río Paraná en la quinta Aggezino, frente al pueblo Paganini, jurisdicción de la Aduana del Rosario, y resultando de lo informada por la Dirección General de Rentas, que para que pueda funcionar, es necesario que se acuerde la autorización correspondiente, lo que no ofrece inconveniente alguno,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Habilítase para el embarque y desembarque de cereales, maderas y artículos libres de derechos en general, la canaleta autorizada á construir, por el ministerio respectivo, por decreto de 30 de Mayo último. á D. Pascual Omarini, en el paraje indicado en el exordio.

Art. 2º El Poder Ejecutivo, en cualquier momento, podrá ampliar ó dejar sin efecto esta concesión, sin por el hecho dar lugar á reclamo de ningún genero.

Art. 3º La Dirección General de Rentas dispondrá, que por la Aduana respectiva, se perciban los impuestos á que por leyes ó disposiciones en vigencia esté sujeta esta concesión, asi como también dispondrá se proceda de acuerdo con el Reglamento General de Embarcaderos de fecha 29 de Julio de 1897, á los efectos de la fiscalización aduanera.

Art. 4º Comuníquese, etc. y pase á la Dirección General de Rentas.

ROCA.
JOSE Mª. ROSA.

Decreto habilitando como depósitos fiscales, almacenes de propiedad particular.

Buenos Aires Junio 30 de 1899.

No ofreciendo inconveniente alguno la habilitación del depósito, solicitada por la Compañia de los Ferro Carriles de la Provincia de Santa Fe,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Habilítanse como depósitos fiscales, los almacenes de propiedad de Don Arturo Sampité, situados en puerto Canaletas y que han sido arrendados por la Compañía Ferroviaria presentante

Art. 2º La presente concesión queda sujeta á las prescripciones de los arts. 297 al 311 del decreto reglamentario de las leyes vigentes de Impuestos Internos, referente á depósitos fiscales.

Art. 3º Nómbrase, por separado, el empleado que ha de fiscalizar las operaciones que por los mencionados depósitos se practiquen; comuníquese y pase á la Administración General de Impuestos Internos á sus efectos.

ROCA.
JOSÉ Mª. ROSA.

Decreto nombrando un empleado en la Aduana del Rosario.

Buenos Aires, Junio 30 de 1899.

Atento lo expuesto por la Dirección Gral. de Rentas en la nota que precede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase Liquidador de la Aduana del Rosario, en reemplazo de D. Hector Rodriguez, que queda separado, al Auxiliar de revisación de la misma D. Luis Martínez.

Art. 2º Comuníquese, etc., y pase á Contaduría General.

ROCA.
JOSÉ M. ROSA.

Decreto nombrando un empleado en la Receptoria de Rentas de Campana.

Buenos Aires, Junio 30 de 1899.

Atento lo expuesto por la Dirección General de Rentas en la nota que precede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase Oficial de registro de la Receptoría de Rentas Nacionales de Campana, en reemplazo de Don José Novillo que falleció, á Don Juan Vázquez.

Art. 2º Comuníquese, etc., y pase á Contaduría General.

ROCA.
JOSÉ Mª. ROSA.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INSTRUCCIÓN PÚBLICA

DIVISIÓN DE JUSTICIA

Decreto nombrando Procurador Fiscal de Corrientes.

Buenos Aires Junio 30 de 1899.

Hallándose vacante el cargo de Procurador Fiscal ante el Juzgado Federal de Corrientes,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase para desempeñar dicho puesto, al Dr. D. Ricardo Osuna.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional, previa anotación en la Estadística.

ROCA.
O. MAGNASCO.

MINISTERIO DE GUERRA

Decreto nombrando personal docente de la Escuela de Clases.

Buenos Aires, Junio 23 de 1899.

Vista la propuesta elevada por el Director de la Escuela de Clases,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase el siguiente personal de jefes y oficiales profesores, para la misma:

Sub-Director.

Mayor de Artilleria, Don Francisco Zerda.

Artillería de campaña y montaña:

Capitán	D. Rosendo Hermelo.
Teniente 2º	" Federico Austerlitz.
" "	" Guillermo S. Romera.
" "	" Pedro Semilla.
Alférez	" Benedicto Ruzo.
"	" Emilio Flores.

Infantería.

Capitán	D. Luis Perlinger.
Teniente 1º	" Oscar Amadeo.
" 2º	" Luis Bruce.
" "	" Jorge W. Maldonado
Sub-teniente	" Adolfo de la Riestra
"	" Francisco A. Aranáz

Caballería

Capitán D. Juan A. Noguera.
Teniente 1° " Ruperto Baez
" 2° " Alejandro Fernández.
" " " Fermín R. Ruiz
Alférez " José P. Páez
" " Luis González Videla

Ayudantes

Capitán de Artillería D. Miguel Auli
Sub-ayudante, Teniente 2° de Infantería, D. Juan Cruz Salvadores

Art. 3° Comuníquese, etc.

ROCA.
Luis Mª. Campos.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Decreto nombrando comisiones para efectuar estudios de nuevas líneas de Ferro Carril.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899.

Vista la nota anterior en que la Dirección de Vías de Comunicación, propone los estudios de nuevas líneas de Ferro Carril á iniciarse en el presente año, y

CONSIDERANDO:

1° Que el Poder Legislativo ha previsto la necesidad de efectuar estos trabajos, asignando en el presupuesto vigente los fondos á invertirse.

2° Que hay conveniencia en practicar el estudio de nuevas vías, capaces de fomentar el desarrollo de las zonas productoras de las Provincias del Norte y Noroeste de la República, que son las que más carecen de medios fáciles de comunicación, y entre estos dar preferencia á los que al mismo tiempo, puedan aumentar el tráfico de los ferrocarriles de propiedad de la Nación.

3° Que aun en el caso de que las circunstancias del Tesoro obsten á que se construyan los nuevos caminos en un plazo breve, la realización de estudios de esta naturaleza es siempre provechosa, por cuanto permiten apreciar las condiciones económicas y comerciales de las obras que se proyectan y proporcionan elementos de juicio para resolver con acierto acerca de su utilidad y eficiencia, contribuyendo al mismo tiempo al conocimiento de la topografía general del país,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° La Dirección de Vías de Comunicación procederá á practicar los estudios en el terreno y trabajos de gabinete correspondientes, de los siguientes ramales de los Ferro Carriles Central y Argentino del Norte:

1° A San Juan arrancando de la Estación Patquía y atravesando la sierra de la Huerta.

2° A Cafayate, continuando desde el kilómetro 50 de la prolongación de Zuviría á Guachipas,

3° En dirección á Orán arrancando de un punto entre las Estaciones Rio Blanco y Perico del F. C. Central Norte y debiendo aproximarse á los ingenios azucareros existentes en la Provincia de Jujuy.

Art. 2° Procederá igualmente á estudiar y proyectar un alambre carril, que ponga en comunicación las principales minas del cerro de Famatina con la estación Chilecito.

Art. 3° En los estudios y proyectos expresados la Dirección de Vías de Comunicación, tendrá en vista como objetivo primordial llegar al establecimiento de Ferrocarriles del menor costo posible.

Art. 4° Los estudios de campaña á que se refiere el art. 1°, se llevarán á cabo por tres comisiones formadas cada una de un Ingeniero jefe, un ingeniero, un auxiliar y un ayudante, con los sueldos de quinientos, trescientos cincuenta, doscientos cincuenta y doscientos pesos y sobresueldos de campaña ciento cicuenta pesos para cada uno por mes.

Art. 5° Los estudios del alambre carril, se efectuarán por una cuarta comisión compuesta de un Ingeniero Jefe, un ingeniero y un ayudante, con los sueldos respectivos de 400, 300 y 200 pesos, sobresueldo de 150 pesos al mes.

Art. 6° Nómbrase para la primera comisión: Ingeniero jefe al Sr. Domingo Krause, Ingeniero al Sr. Enrique M. Hermite, Auxiliar al Sr. Juan A. Montes y Ayudante al Sr. Juan Alleotti.

Para la segunda comisión: Ingeniero jefe al Sr. José E. Rauch, Ingeniero al Sr. Luis P. Cilley, Auxiliar al Sr. Nolasco Cornejo, Ayudante al Sr. Bartolomé Giagnone.

Para la tercera comisión: Ingeniero jefe al Sr. José M. Saravia, Ingeniero al Sr. Alberto Beltruti, Auxiliar al Sr. José Poli y Ayudante al Sr. Cárlos Rodriguez de la Torre.

Para la cuarta comisión: Ingeniero jefe al Sr. Federico Biraleu, Ingeniero al Sr. Gregorio E. Videla y Ayudante al Sr. Guillermo Waneu.

Art. 7° Los sueldos y sobresueldos del personal nombrado, se abonarán á contar desde ochos dias antes al de la salida á campaña, con excepción del sueldo del Ingeniero José E. Rauch, que se liquidará con antigüedad del 1° del corriente, en virtud de hallarse prestando servicios en la Dirección de Vías de Comunicación.

Art. 8° Los gastos que demande la ejecución de este Decreto, se imputarán al Anexo K, Inciso 1°, Item 1°, part. 8, del Presupuesto vigente.

Art. 9° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
Emilio Civit.

Decreto disponiendo el pago de trabajos ejecutados en el Colegio Militar de San Martín.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899.

Vistos los certificados adjuntos presentados por Don Juan Barassi, correspondientes á trabajos ejecutados en el Colegio Militar de San Martín, y estableciéndose en el acuerdo de 24 de Febrero del corriente año, que autorizaba dichas obras, que el Ministerio de la Guerra suministraría al de Obras Públicas, de las partidas que el presupuesto vigente asigna para construcción de cuarteles y otros edificios análogos, los fondos necesarios para llevarlos á cabo,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Autorízase á la Dirección General de Contabilidad, para abonar á D. Juan Barassi, la suma de nueve mil doscientos trece pesos ochenta y cuato centavos, ($ 9,213,84 m/n), importe de los certificados, adjuntos correspondientes á trabajos parciales ejecutados en el Colegio Militar de San Martín, una vez que reciba los fondos destinados á ese objeto.

Art. 2° Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva á sus efectos á la Dirección General de Contabilidad.

ROCA.
Emilio Civit.

Decreto aprobando un presupuesto de obras para la Comisaría 20ª.

Buenos Aires Junio 28 de 1899.

Visto el informe precedente, y resultando que es necesario ejecutar obras adicionales en el edificio que ocupa la Comisaría de la Sección 20. de Policía de la Capital,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Apruébase el presupuesto formulado por la Inspección General de Arquitectura, que corre agregado, para las obras adicionales que deben ejecutarse en el referido edificio, importe de ochocientos diez y nueve pesos cincuenta centavos moneda nacional ($ 819,50 m/n).

Art. 2° Autorízase á la mencionada Inspección para que encomiende la realización de esos trabajos, al empresario que ejecuta en el mismo edificio las obras primeramente acordadas.

Art. 3° Este gasto se imputará á la partida del presupuesto vigente destinada á "Conservación de Edificios".

Art. 4° Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva, á sus efectos, á la Inspección General de Arquitectura.

ROCA.
Emilio Civit.

Decreto autorizando al F. C. C. Norte á efectuar reparaciones en su material rodante.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899

Siendo necesario ejecutar algunos trabajos de reparación en los wagones que la Administración del Ferro Carril Argentino del Norte entrega á la del Central Norte, en cambio del nuevo material rodante adquirido para este, y estableciendo el decreto que autorizó tal medida, la condición de que el material en uso permutado se entregaría en perfecto estado, por lo cual es lógico que las reparaciones referidas se ejecuten por la administración cedente,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Autorízase á la Administración del Ferro Carril Central Norte, para llevar á cabo las reparaciones necesarias en los wagones que le han sido entregados por la del Argentino del Norte, debiendo verificarse dichas obras por cuenta de esta última.

Art. 2° Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva á sus efectos, á la Dirección de Vias de Comunicación.

ROCA.
Emilio Civit.

Resolución aprobando planos del F. C. B. A. y Rosario, para la construcción de obras.

Buenos Aires Junio 28 de 1899.

De conformidad con el informe que antecede,

SE RESUELVE:

1° Apruébase el adjunto plano presentado por la Empresa del F. C. B. A. y Rosario. para la construcción de dos pasos á nivel que dicha Compañía se propone ejecutar en los kilómetros 1111 500 y 1114 100 de su línea.

2° Comuníquese, publíquese y vuelva á la Dirección General de Vías de Comunicación á sus efectos.

ROCA.
Emilio Civit

Resolución autorizando una imputación de gastos.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899.

Vista la precedente nota por la cual la Dirección General de Vías de Comunicación, manifiesta que la entrega de los wagones que el Ferro-Carril Argentino del Norte está efectuando á la Administración del Central Norte, ocasiona fuertes desembolsos á esta última, que no estaban previstos en las partidas del presupuesto vigente, por cuya razón solicita que se la autorice para imputar los gastos de la referencia á la partida de "Eventuales" (part. 1, item 5, inciso 7, anexo J,);

Siendo justificado el temperamento propuesto, en mérito de las causales aducidas.

SE RESUELVE:

De acuerdo con lo solicitado.

Hágase saber, publíquese y archívese.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

CRÓNICA ADMINISTRATIVA

MINISTERIO DE HACIENDA

Buenos Aires, Junio 30 de 1899.

Habiéndose establecido que la rectificación de un manifiesto de despacho, es procedente, en tanto que no haya existido algun principio de verificación por la Aduana, ni medie denuncia, y hallándose en este caso el pedido de los Sres. Marini Hermanos y Brescia, tendente á que se les permita modificar la declaración consignada en el manifiesto relativo al despacho á plaza dé 2 cajones tejidos para calzado;

SE RESUELVE:

Accédese á lo pedido, y pase á sus efectos á la Dirección General de Rentas.

JOSÉ Mª ROSA.

Buenos Aires, Junio 30 de 1899.

Vista la presentación de los Sres. Pestaña y Cotillón Hermanos, pidiendo se dejen sin efecto los reparos que en concepto de multas les ha formulado la Oficina de Balances de la Dirección General de Rentas, por falta de presentación de varios documentos de despacho en el plazo señalado por las Ordenanzas, y teniendo en consideración que razones de equidad militan en el presente caso para deferir á lo pedido,

SE RESUELVE:

Déjanse sin efecto, sin que el hecho siente precedente, los reparos que motivan este reclamo, y previa reposición de sellos. archívese por la Dirección General de Rentas.

JOSÉ Mª ROSA.

Buenos Aires, Junio 30 de 1899.

Vista la apelación deducida por el Sr. Federico Coulon, de la resolución del Administrador de Rentas de la Capital, que le niega la rectificación de los manifiestos de despacho Nos. 11.326 y 11.327, y resultando de los informes producidos que tal negativa tiene por fundamento la mala condición en que entraron los bultos á depósito,

SE RESUELVE:

Estese á lo proveído en la resolución de que se recurre.

Pase á la Dirección General de Rentas, á sus efectos.

JOSÉ Mª. ROSA.

Ordenes de pago expedidas por la Sección de Contabilidad

JUNIO 30 DE 1899

CAUSANTE	RELACIÓN DE LOS DOCUMENTOS	PESOS MONEDA NACIONAL	FORMA DEL PAGO
Tito Meucci y Cª.	Artículos para Ofi. Movimiento	429	Tesor. Nacional
Francioni Hnos y Cª....	" " " "	1.120.61	" "
Tito Meucci y Cª.......	" " " "	1.246.67	" "
F. C. C. Córdoba.......	Pasajes.......	265.55	" "
F. C. O. de B. Aires...	"	17.24	" "
N. González.....	M'derías per'das Dep'tos A'dna	42.58	" "
Adm'ción Imp. Internos	Sueldos y gastos por Junio....	80.871.21	" "
Caja de Conversión......	Servicio Emp'to Pop'lar Int'no	502.000	" "
G. J. Ashly..	De'chos adu'ros pagados de más	112.93	" "
Adm'ción de Alcoholes..	Alquileres por Mayo....	2.500	" "
" " "	S'dos Mayo per. dep. El Atrevido	513.66	" "
" " "	S'dos Junio personal depósitos	1.744.99	" "
" . "	Alquileres por Abril..........	500	" "
" " "	" " Junio.........	2.500	" "
Adm'ción Imp. Internos	Sueldos Junio Revi'res y Sub-Insp'res perm'tes de cervecerías	2.880	" "
F. C. C. Norte.........	Pasajes..........	30.64	" "
F. C. Argentino del Este	"	42	" "
		596.817.08	

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Buenos Aires, Junio 21 de 1869.

Señor Director General de Obras Hidráulicas Ingeniero Valentin Balbin.

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Director General para pedirle se sirva recabar de la Superioridad la aprobación de los 5 pliegos de condiciones y documentos acompañados. relativos á adquisición de tren de dragado, destinado á los trabajos hidráulicos encargados ó por encargarse á esta Inspección General y de las bases de concurso respecto de los proyectos definitivos para estos mismos objetos.

1.—Necesidad de aumentar el tren de dragado de la Nación.

Los estudios se practican actualmente en los ríos, y los que más adelantes se practiquen en ellos ó en las costas del mar, tendrán su conclusión en obras á ejecutar que son de dos tipos bien distintos: 1° Obras permanentes, como ser construcciones de muelles ú otras instalaciones en puertos, y desviaciones ó correcciones de ríos y barras por obras permanentes. 2° Trabajos de dragado.

Para la ejecución de obras permanentes es fácil, previo estudio ó ensayos más ó menos detallados y minuciosos, redactar planos ó programas bien claros sobre cuya base la industria privada puede ventajosamente ser llamada á competencia: se trata de cosas determinadas á entregar en ciertas condiciones de precios y plazo; una vez que el Estado se reciba de ellas, su conservación ocasiona gastos relativamente pequeños. La ejecución y conservación no obligan, en general, al empleo de útiles especiales muy costosos. No sucede lo mismo con los trabajos de dragado.

Una vez que tengamos adelantados los estudios que apenas principian, nos encontraremos con necesidad de corregir el cauce de nuestros ríos, modificando el estado de los bancos que obstaculizan la navegación. Se tratará de bancos de arena en general, menos veces de greda ó materiales más duros todavia, y para suprimirlos, no hay sino dos procedimientos: Obras permanentes ó dragado.

Las obras permanentes son sumamente costosas, especialmente cuando se trata de ríos tan poderosos como los nuestros, que corren en un suelo de tal naturaleza geológica, que los terrenos resistentes se encuentran á menudo á profundidades muy grandes. El éxito de tales obras es además muy dudoso. Podría recordar aquí las experiencias costosísimas y fatales hechas en el Clide, en el Sena y en tantos otros rios que presentan dificultades mucho menores que los nuestros, pero no es el caso ahora de entrar en estos detalles; bastará hacer notar que las únicas correcciones que hayan tenido verdadero éxito (Danubio, Missisipi, Elbe, etc.) lo han debido á la existencia de mares profundos situados á pequeña distancía de su embocadura, ó bien á la existencia de una marea muy fuerte, cuyo poder se ha podido utilizar para la corrección proyectada.

Nosotros no tenemos mar profundo cerca de la embocadura de los ríos Paraná y Uruguay, tampoco grandes mareas en el estuario. La ejecución de obras de corrección en estos ríos costaría seguramente sumas muy elevadas, que se cifrarían por decenas de millones de pesos y durarían muchos años en llevarse á cabo sin seguridad de éxito siquiera.

Tendremos pues que recurrir al dragado para efectuar rápidamente y con éxito inmediato la corrección de los bancos que obstaculizan la navegación de los ríos.

Sé bien la objeción que se me va á hacer: que los trabajos de dragado son muy costosos, no terminan jamás y entre nosotros no han tenido éxito hasta la fecha.

La razón de ello, es que las dragas que tenemos en el país, sean las del Gobierno ó las de particulares, son de sistemas antiguos, de tipos usados hacen más de diez años, poco perfeccionadas y no pueden dar resultado útil sino en trabajos de importancia pequeña relativamente.

Cuando tengamos dragas poderosas que puedan producir de 600 á 1500 metros cúbicos por hora, nos será dable efectuar el dragado, como en todas partes del mundo, á razón de 4 ó 5 centavos oro el metro cúbico, y entonces el dragado de 1.000.000 de metros cúbicos no será ya un gasto de importancia, pues en lugar de costarnos entre $ 400.000 m/n por administración y hasta 400.000 oro por empresa, nos costará unos 40.000 $ oro; y en lugar de hacerlo penosamente en unos 350 días de trabajo, lo podríamos hacer en 70 días con toda comodidad. En lugar de mandar al río Uruguay, al Rosario, al Paraná, dragas que apenas hacen 100 metros por hora, sin resultado apreciable, podemos mandar instrumentos que harán el trabajo de 10 ó 15 de estas pequeñas dragas, sacarán los bancos antes que el rio haya tenido tiempo de formarios otra vez, y prestarán verdaderos servicios á la navegación.

Tomemos, por ejemplo, el caso del Rosario. Supongamos rellenada la canal á lo largo de la ciudad, en una extensión de 3000 metros de largo sobre una altura de 2 metros y que se quiera dragar una canal de 200 metros de ancho, son 1.200.000 metros cúbicos que se deben sacar; esto hay que hacerlo con rapidez, desde el momento en que comienza á bajar el río, para que el comercio de aquel puerto no quede paralizado. Pues, con el material que ahora

tenemos; haciendo 300 metros cúbicos por hora con tres dragas tendríamos un gasto no menor de $ 0, 40 m/n. por metro cúbico descargado, ó sea $. 480.000 para el todo. Trabajando de día y de noche á razón de 20 horas útiles y 20 días al mes son 400 horas de trabajo al mes y por draga ó sea 120.000 metros cúbicos al mes; son 10 meses para terminar este trabajo. Es decir, que es un trabajo completamente inútil, pues antes de 10 meses habrá vuelto á subir el Río Paraná y se habrá vuelto quizás á rellenar la lentísima excavación producida con tanto costo. Al contrario, pónganse dos dragas chupadoras que hagan 1.500 metros cúbicos de arena por hora; hacen en un mes de 400 horas de trabajo á 3.000 metros cúbicos por hora el total del dragado, con un costo que no excederá seguramente de 48.000 pesos oro. Es decir, que con la quinta parte del gasto obtendremos un trabajo verdaderamente útil, y la economía será tan grande que en dos operaciones de esta clase se pagaría con ella las dragas que la hicieran.

En el banco de altos y bajos tenemos ahora la pequeña draga chupadora que he formado con la chata á vapor nº 10. Trabaja perfectamente, pero su poder no le permite producir más de 100m3 por hora. Luego necesitamos para hacer los 45.000 m3 que se deben sacar del banco 450 horas de trabajo efectivo, es decir, como 60 días. En estos 60 días el río puede perfectamente rellenar la excavación hecha, cosa que no haría si tuviéramos una draga chupadora de 1500 m3 por hora, pues en 30 horas de trabajo estaría abierta la canal.

Otro ejemplo es el dragado de los canales de entrada. La empresa Eduardo Madero cobra actualmente para este trabajo un total de 38 centavos oro más 7 1/2 % de comisión, que son casi 41 centavos oro por metro cúbico dragado. El mismo trabajo por Administración nos cuesta como 40 centavos m/n. Ambos precios corresponden á un trabajo hecho con los instrumentos anticuados de que disponen tanto los empresarios como el Gobierno; se gasta anualmente en la conservación de ambos canales como 700.000 $ oro y 800.000 $ m/n. Estos precios incluyen más ó ménos la mitad por transporte en chatas, pues las dragas existentes no permiten su transporte de otra manera. Además, se pierden por lo ménos 8 días al mes, es decir, la tercera parte de los días útiles, por que la marejada del Río de la Plata no permite siempre á las chatas atracar á las dragas.

Si se tuviesen dragas con bomba de evacuación se podría suprimir el trasporte, es decir, economizar muy cerca de (350.00 $ oro) y otro tanto en moneda nacional al año; además, si las dragas fuesen más poderosas disminuiría el costo del dragado, por que muchos gastos son permanentes en una draga, y serían los mismos (capitán y personal superior, grasa, fuegos encendidos en horas de descanso, pintura, etc.) en una draga de 600 metros cúbicos por hora que en una de 300. Creo no exagerar diciendo que con una buena draga de 600 metros cúbicos por hora se podría hacer efectivamente el dragado y evacuarlo por cañería á razón de 20 centavos moneda nacional por metro cúbico, es decir, que los 3.500.000 metros cúbicos que hay que dragar al año para conservar estos canales á 21" de profundidad mínima nos costarían (700.000 $ m/n) en todo, y que con la economía de un año podríamos adquirir y pagar enteramente dos dragas de 600 metros cúbicos por hora suficiente para hacer todo este trabajo.

No quiero acumular los ejemplos; podría hablar de la facilidad y rapidez con que se podrían abrir la barra del Río Negro, del Río Quequen, etc., si tuviéramos útiles adecuados; pero deseo aclarar otro punto antes de seguir adelante.

Como es que los autores y la generalidad del público tienen tal desconfianza á los trabajos de dragado, si se pueden obtener con ellos los resultados apuntados.

II—Apuntes sobre las mejoras de las dragas en los últimos 8 años.

La draga en su forma actual es un instrumento relativamente moderno. Aun cuando hubo dragas á vapor en el Clide á principios del siglo, puede decirse que la draga moderna fué inventada para el Itsmo de Suez, es decir, hace unos 30 años.

Después del Itsmo de Suez hubo una época de calma en los grandes trabajos en que las dragas progresaron muy poco; recién después de 1870 las cuestiones del Panamá, Itsmo de Corinto, Puertos de Liverpool, dragado en el Mississipí, Nueva York, y los grandes trabajos emprendidos hace unos 10 años en Alemania hicieron que se estudiara mejor este instrumento. De Norte América vinieron las dragas de aspiración, las chupadoras, que hizo se perfeccionaran mucho en Europa; estas dragas no tienen 10 años de verdaderos ensayos, pero ya se han conquistado la confianza de todos los Ingenieros y constructores para excavaciones en arena y pedregullo. La Comisión del Mississipí ha hecho construir dragas como la "Beta" que produce 5000 m. cúbicos de dragado por hora; Rusia está construyendo la "Volga" que hace 6000. Estos instrumentos cuestan de 350 á 450.000 $ oro cada uno. La Junta del Puerto de Liverpool ha hecho construir en 1895 la "Branker" y la "Crow" que producen 3000 toneladas de arena en 45 minutos y cuestan 65.000 £ cada una.— En una palabra, donde hay que vencer bancos de arena se ha impuesto hoy la draga de succión la más poderosa posible. Las dragas de canjilones ó baldes también han progresado muchísimo, se han perfeccionado en todos sus detalles y dragas de 300 m 3 por hora que hace pocos años se llamaban muy grandes, son hoy dragas medianas. Se ha llegado á dragas de 600 y más metros cúbicos por hora, se las ha vinculado con bombas poderosas para descargar en tierra á 500 y hasta 1000 metros, se han mejorado todos los detalles de la maquinaria de tal manera, que dragados que antes valían 0,60 hasta 1,50 $ oro, se hacen ahora por 0,20 $ oro y menos como ha sucedido en el Puerto de Boulogna y en 20 otros parajes.

Son pues muy modernos, muy nuevos los resultados obtenidos con dragas de gran potencia; pero también es muy grande la confianza que ya les tienen los Ingenieros extranjeros. En el último Congreso Internacional de Navegación en Bruselas, en que tuve el honor de representar al país, fué uniforme la opinión favorable emitida y los votos pronunciados para la adopción de estos grandes y poderosos instrumentos, en la discusión de los procedimientos de corrección de los ríos, se ha creado la nueva palabra tan gráfica "correction par appel des eaux", corrección por llamado del agua, por aflujo del agua, para los trabajos hechos con grandes dragas chupadoras y todos los países del mundo, Norte América, Francia, Alemania, Rusia, en que hay grandes ríos que corregir, tienen dragas fuertes y poderosas y aumentan cada día su número y su potencia.

Debemos pues, tener en cuenta que los estudios que se hacen darán forzosamente por resultado la necesidad de ejecutar importantes trabajos de dragado en nuestros ríos.

Estos trabajos deben hacerse por administración.

En efecto, como lo hace notar muy bien en su informe al Congreso de Bruselas, el sabio Ingeniero Gesmelmen, los trabajos de dragado por empresa no se pueden contratar con alguna seguridad del resultado final sino cuando se trata de una excavación nueva perfectamente determinada. La corrección de ríos por dragado, en cuyas operaciones será necesario proceder por vía de ensayo, en que habrá que volver sobre sus pasos, conservar el trabajo hecho, rehacerlo á veces, no se presta para la contratación con empresas privadas. El control del volúmen dragado es casi imposible, y además cuando haya necesidad de aumentar rápidamente la acción en un punto dado ó de suspenderla momentáneamente por razones técnicas ó de navegación, tales modificaciones en las condiciones primitivas de un contrato, darán siempre lugar á reclamos justificados por parte de los empresarios, pero no por eso menos onerosos para el Gobierno.

Así todos los Gobiernos han abandonado el sistema de dragado por empresa. La Comisión del Mississipi tiene sus poderosas dragas, entre ellas la "Beta" que produce más de 5000 metros cúbicos por hora; Inglaterra, Francia, Alemania, Rusia, todas estas naciones hacen hoy por administración los dragados de corrección y conservación de ríos y canales, salvo rarísimas excepciones y á precios muchísimo más bajos que los empresarios con quien hace algunos años se los tenía contratados.

Ahora bien, el impulso dado á la construcción de dragas en todos los países, la convicción profunda que tengo de poderse obtener admirables resultados en condiciones sumamente económicas es la que me ha hecho presentar el proyecto que paso á exponer á continuación.

III.—Proyecto de concurso para tipos de dragas adecuadas á las necesidades del País.

Para la construcción de dragas de cierto poder se necesita un tiempo que no baja de 12 á 15 meses, es decir, que una vez terminados sus estudios si se cuentan 2 ó 3 meses para su aprobación, 15 meses para fabricación de dragas y 3 para viaje y principio del trabajo, pasarán 21 meses desde el final del estudio hasta el principio de los trabajos de dragado. En 21 meses es poco probable que el estado de los bancos no haya cambiado, y una tal lentitud en la ejecución vendría á anular en gran parte la ventaja de buenos estudios,

Es menester, por consiguiente, que tengamos un tren de dragado listo, para que inmediatamente de terminado un estudio de dragado se pueda poner mano á la obra.

¿ Cuantas dragas, qué material accesorio necesitaremos? Es difícil decirlo desde ya con exactitud, pero si se puede va proyectar trenes de dragado para trabajos determinados en su género, y es así como acompaño pliegos de condiciones para 4 tipos principales de trenes de dragado y 2 tipos accesorios.

Estos tipos son los siguientes:

Tipo I) *Draga de Rosario* (Canjilones); producción 500 metros cúbicos por hora, descarga en chatas, en tierra por medio de "longs couloirs" ó por bombas evacuadoras á 500 metros. Puede trabajar también como draga de succión.

Tiene 3 chatas á vapor y 2 vapores como auxiliares.

Tipo II) *Draga de Rosario*—Producción 600 m3 por hora; no descarga en chatas ni en "longs couloirs", sino exclusivamente por medio de cañería; puede trabajar como draga de succión.

Tipo III) *Draga de Rosario*—Producción 1300 m3 por hora; trabaja como la anterior.

Tipo IV) *Draga de Suceión*—Producción 1500 metros cúbicos de arena por hora.

Tipos Accesorios

III bis) La misma draga que el tipo III, pero con producción reducida 1000 metros cúbicos por hora.

IV bis) La misma draga que el tipo IV, con produción aumentada á más de 2000 metros cúbicos por hora, dejando que los

fabricantes propongan el máximo admisible con el calado de 3,60 metros para el barco.

Finalmente, he agregado el pliego de condiciones para *Bomba Flotante*, destinada á descargar chatas y á transportar el material á una distancia mínima de 500 metros, debiendo levantarlo á 7 metros de altura.

Estos son los tipos de dragas que me parecen más adecuados para nuestros grandes ríos sin incluir en ellos el tipo de la draga mandada construir para el dragado de Martin García, por intermedio de los Sres. Dirks y Dates.

El primer tipo servirá para abrir, excavar terrenos duros ó arcillosos en el interior de los ríos ó puertos, para lo cual está provista de elementos de descarga que permiten depositar el dragado á 1,50 metros de la draga (longs. couloirs), como convendrá en construcción de canales, ó bien mandar más lejos los materiales para rellenar terrenos bajos, (cañerías), ó en caso de transporte más lejano utilizar chatas á vapor.

El 2° tipo servirá para dragar terrenos blandos ó arenosos, diluirlos y descargarlos en los ríos á distancias menores de 500 metros. Creo que prestaría muy grandes servicios en los canales del Puerto de la Capital.

El 3er tipo servirá para la misma clase de terrenos que el anterior, pero para motores dragados como ser el de los bancos de Punta Indio, entrada de Bahía Blanca, etc. Será la draga marina por excelencia para cualquier empleo.

El 4° tipo es el de chupadora. Será excelente para reducir los bancos de arena del Paraná, y del Uruguay y podrá depositar el material dragado en chatas, en tierra ó en el agua, á distancia hasta de 500 metros.

Los dos tipos bis son intermedios y conviene estudiarlos para poder juzgar si ecocómicamente conviene más la adopción de uno de ellos que la del tipo original.

Finalmente, las bombas de descarga deberán utilizarse siempre que se trate de descargar en tierra dragado mandado por chatas. Estos instrumentos serán de una gran utilidad en el Puerto de la Capital, Rosario y en muchos otros análogos.

He proyectado estos trenes de dragado como tipos, sin indicar el número de cada uno de ellos que se necesita, porque esto se podrá hacer recién á medida que se terminen los estudios. Pero esto no impide, y al contrario obliga á que nos demos desde ya cuenta del costo de cada uno de ellos para resolver cuando convenga su aplicación económica.

La idea que someto, pues, á la aprobación superior es la siguiente: que se llame á concurso entre fábricas de nota europeas que tengan agentes debidamente acreditados en esta plaza para que dentro del plazo máximo de seis meses, que quizás se pueda reducir á cinco, presenten al Ministerio proyectos completos de los tipos de dragas y embarcaciones auxiliares propuestas.

Estos proyectos comprenderían:

1° Plano general de cada embarcación, cortes longitudinales y transversales necesarios para demostrar con claridad la disposición del buque y maquinaria. Estos planos deberán ser á la escala de dos centímetros por metro.

2° Planos de detalle:

a) de la cadena de balde.
b) de las bombas.
c) de los motores.
d) de las calderas.
e) de los guinches y motores auxiliares.
f) de la instalación para luz eléctrica.
g) de los demás instrumentos auxiliares.

á escala de 1/10, 1/5 ó 1/1 según lo crean más conveniente los constructores.

3° Nota de cálculo demostrando la potencia de las calderas, motores, y la producción de los aparatos propuestos.

4° Pliego de condiciones para la ejecución de las dragas.

5° Planilla de todos los muebles ó piezas de reserva acompañadas á cada embarcación.

6° Precio de cada tipo de tren de dragado completo, con el detalle por embarcación si el proponente lo juzgara conveniente, condiciones y plazo para el pago y la entrega de cada tren de dragado

El ministerio resolverá dentro del plazo máximo de 2 meses sobre el mejor de los proyectos y sobre el que merezca el segundo rango, en cuanto á condiciones técnicas y financieras, y se les abonara como premio 10.000 $ m/n al 1° y 2500 al 2°. pasando ambos proyectos á ser propiedad del Gobierno, quien quedará en plena libertad para mandar hacer uno ó mas trenes de dragado de los tipos premiados con las modificaciones que estime útiles por la casa constructora que más le convenga. Pero en todo caso las casas premiadas estarán obligadas á aceptar la órden de entrega para los trenes de dragado de los tipos premiados en la cantidad que resuelva el Gobierno, siempre que se le notifique en el plazo de tres meses de juzgado el concurso.

Aceptada esta idea, tendríamos dentro de 8 meses á más tardar, estudios serios de trenes de dragado apropiados á la condiciones de nuestros ríos y será fácil entre ellos, y aprovechando la experiencia de buenos constructores, elegir tipos que por su perfección pagarían muy pronto el valor de los premios, una vez que se aproveche con las obras que entonces se resolverá hacer

Dejo así expuestas en tiempo mis ideas, respecto de lo que se debe hacer para encontrarnos en buenas condiciones para ejecutar la parte de los estudios que requieren dragado, y no incurrir, como se ha hecho tantas veces, en el defecto de imprevisión que pone al Superior Gobierno á la merced de empresas más ó menos bien preparadas, las que hacen pagar siempre muy caros sus servicios en tales casos de apuro.

Duclout.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Dirección General de Obras Hidráulicas, para adquirir de la Casa Meucci y Ca, dos mil kilos minio en polvo por la suma de setecientos cuarenta pesos moneda nacional ($ 740 m/n), con destino á las Obras del Puerto de la Capital y Riachuelo.

Previa toma de razón por la Dirección General de Contabilidad, pase á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Dirección General de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa M. Nocetti y Ca., los artículos detallados en la nota de pedidos corriente á fs. 2, por la suma de doscientos ochenta y cinco pesos veinticinco centavos moneda nacional ($ 285, 25 m/n) con destino á la Comisión de estudios del Paraná inferior.

Previa toma de razón por la Dirección General de Contabilidad, pase á la de Obras Hidráulicas, á sus efectos,

CIVIT.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos.

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección General de Obras Hidráulicas, para que adquiera de la Casa Tagliabue, Cravetti, Soldatti y Ca. los artículos detallados á fojas 6, con destino á la Comisión de estudios del Rio de la Plata, en la cantidad de setenta y cinco pesos veinte y cinco centavos oro, que se abonará con los fondos destinados á "Estudios hidrográficos".

Publíquese, y previa toma de razón por la Dirección General de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

EMILIO CIVIT.

Buenos Aires, Junio 27 de 1899.

Vistos los informes que preceden,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección Gral. de Contabilidad, para que proceda al pago de la suma de cuatrocientos noventa y seis pesos setenta y ocho centavos m/n, á que asciende el certificado adjunto por obras imprevistas en el Hotel de Inmigrantes de Mercedes, con los fondos que indica en su anterior informe.

A sus efectos, pase este expediente á la citada Dirección.

CIVIT.

Buenos Aires, Junio 28 de 1899.

Visto lo expuesto en la nota que precede,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Dirección General de Contabilidad, para remitir á la Comisión de estudios del Paraná inferior, la suma de mil pesos moneda nacional ($ 1000 m/n), con destino al pago de gastos urgentes é imprevistos, debiendo rendir cuenta documentada de su inversión, en oportunidad.

Vuelva á sus efectos, á la Dirección referida.

CIVIT.

ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO

Órden General N° 179.

Buenos Aires Junio 28 de 1899.

Sin novedad.

Junio 28 de 1899.

S. p. m.—De guardia en el Detall General del Ejército, el Sr. Capitán Don Agustín Carrasco.

Miguel P. Malarín.

Órden General N° 180

Buenos Aires, Junio 29 de 1899.

Sin novedad.

Junio 29 de 1899.

S. p. m.—De guardia en el Detall General del Ejército, el Señor Capitán Don José Hormaechea.

Miguel P. Malarín.

ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA

Órden del Dia—N° 132

CUERPO GENERAL DE LA ARMADA Y CUERPOS AUXILIARES

Licencias—Veinte días, para bajar á la Capital, al Teniente de Navío D. Santiago J. Albarracin, Jefe de la Escuadrilla del Rio Negro.

Pases—El Maquinista de 2a D. Diego Wihte, del "Buenos Aires", al Apostadero de La Plata.

El de igual clase D. Hugo C. Dewey, del "Buenos Aires" al "25 de Mayo".

El de igual empleo, D. Honorio Shindler, del Apostadero de La Plata al "Buenos Aires".

El Maquinista de 3ª D. Guillermo Horaereck, del "25 de Mayo" al "Buenos Aires"

CUERPO DE MARINERÍA

Licencias—Quince dias, para bajar á la Capital, al foguista Luis Fago del "Belgrano",

Todo lo que se hace saber, de órden del Señor Ministro de Marina

Buenos Aires, Junio 29 de 1899.

Atilio S. Barilari.
Jefe del Estado Mayor.

Órden General—Nº 123.

Para su conocimiento se transcriben á la Armada y Reparticiones dependientes del Ministerio los siguientes superiores decretos:

Ministerio de Marina

Junio 16 de 1899.

Vista la precedente solicitud,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Concédese la baja y absoluta separación del servicio de la Armada, al Maquinista de 3ª D. Guillermo C. Carr.

Art. 2º Comuníquese, dése en la O. G., tómese nota y archívese.

ROCA.
M. RIVADAVIA.

Ministerio de Marina

Junio 26 de 1899.

Vista la solicitud que antecede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Concédese la baja solicitada por el Maquinista de 3ª D. Bartolomé Solari.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ROCA.
M. RIVADAVIA.

El Ministerio de Guerra comunica que el Alférez D. Etebredo Berisso, que presta servicios en el Batallón Artillería de Costas, ha sido ascendido á Teniente 2º, por Decreto fecha 13 del corriente.

Buenos Aires:, Junio 29 de 1899.

Atilio S. Barilari.
Jefe del Estado Mayor.

ADUANA DE LA CAPITAL

Tipo oficial del oro 216.50 o/o

Total recaudado en el dia 28 de Junio de 1899

Recaudado en curso legal..	$ 43.861.39
Su equivalente en oro......	20.267.76
Recaudado en oro sellado..	11.447.03
Total á oro..................	31.714.79
Recaudado en curso legal..	

Total recaudado en el mes corriente

Recaudado en curso legal ...	$ 2.674.282.56
Su equivalente en oro.....	1.218.974.61
Recaudado en oro sellado..	989.223.18
Total á oro......	2.208.197.79
Recaudado en curso legal..	13.870.85

Total en igual período del año anterior

Recaudado en curso legal...	$ 3.450.302.45
Su equivalente en oro.......	1.292.863.95
Recaudado en oro sellado...	689.520.88
Total á oro.	1.982.384.83
Recaudado en curso legal...	55.204.70

Diferencia en favor del mes de Junio del año 1899

Total á oro...........	$ 225.812.96

Diferencia en favor del mes de Junio del año 1898

Recaudado en curso legal...	$ 41.333.85

Total recaudado en el transcurso del año corriente

Recaudado en curso legal..	$ 22.769.522.85
Su equivalente en oro	10.359.585.58
Recaudado en oro sellado....	8.882.699.78
Total á oro...........	19.242.285.36
Recaudado en curso legal...	334.681.12

Total recaudado en igual período del año anterior

Recaudado en curso legal....	$ 21.940.802.55
Su equivalente en oro	8.283.354.80
Recaudado en oro sellado...	5.714.072.04
Total á oro................	13.997.426.84
Recaudado en curso legal...	253.092.07

Diferencia en favor de 1899

Total á oro.................	$ 5.244.858.52
Recaudado en curso legal...	81.589.05

Tipo oficial del oro 216 o/o

Diferencia en favor del mes de Febrero del año 1899

Total á oro	$ 71.079.91
" en curso legal....	65.565.15

Tipo del oro para Julio 1º á 214 o/o

AVISOS OFICIALES

Ministerio del Interior

Departamento Nacional de Higiene

AVISO OFICIAL

Por Superior Decreto del 15 del corriente, las procedencias del Brasil serán sometidas en nuestro puerto á veinte y cuatro horas de desinfección.—Buenos Aires, Junio 16 de 1899.—*Ezequiel Castilla*, Secretario. Jlo-1º.

Aviso de licitación

Se llama á licitación para la provisión de paño, calzado y demás artículos que se precisan para la confección de uniformes de agentes, bomberos, ordenanzas y caballerizos.

Las propuestas se recibirán en el despacho de la jefatura de policía, el dia Jueves 20 de Julio próximo á las 2 y 30 p. m., y se abrirán en presencia de los interesados y escribano de gobierno.

No se tomarán en consideración las propuestas que no vengan firmadas por un fiador de reconocida responsabilidad, las que no acrediten haber depositado en el Banco de la Nación el cinco por ciento del importe total de la misma propuesta y las que no se ajusten á las condiciones de este aviso.

El plazo que se establece para la entrega de los artículos que sean aceptados, será de cuarenta y cinco dias á contar de la echa de notificación de haberse aceptado la propuesta.

Las propuestas deberán hacerse por el todo ó por alguno de los artículos licitados, pero siempre por la totalidad de cada uno de los que se indican á saber:

Paño 11.500 metros en estas condiciones:

Numeros de hilos por cada centímetro, en		Peso por cada metro lineal	Minimun de la resistencia representada en K., en		Minimun de elasticidad representada en mils, en		COLOR	CONDICIONES ESPECIALES
Urdido	Trama	Gramos	Urdido	Trama	Urdido	Trama		
17	21	de 523 á 535	35	30	115	110	Azul oscuro, empleándose en la coloración las mejores tinturas conocidas	Las pruebas de resistencia como de elasticidad del paño licitado, se harán en tiras de 5 cents. de ancho por 15 cents. de largo por medir de diametro

Lienzo asargado..................	9100
Arpillera para entretela.	2000
Raso de lana negro................	1500
Percalina plomo...................	1800
Id negra....	700
Paño punzó para vivos	60
Cordón punzó para hombrera...... .	600
Trencilla punzó angosta	200
Botones grandes, vigilantes.	50000
Id chicos id......... ...	25000
Id Id de pantalón......... ..	21000
Broches para cuellos chaquetillas..	4300
Hebillas para pantalón	4500
Broches id id................	4500
Granadas para bomberos..........	1200
Galón blanco para ginetas, metros..	520
Morriones	3600
Gorras para ordenanzas con letras O. D. P. bordadas..........	100
Gorras con letra P. metálicas	150
Guantes......	3600
Polainas de brin blanco........	2500
Botas para vigilantes, pares....... ...	1000
Botas para bomberos	600
Botines para vigilantes, pares	2000
Botas vaqueta para caballerizo......	150
Polainas de cuero para correo......	30
Cascos para bomberos	600
Gorras para maquinistas	12
Botones grandes, bomberos..........	11800
Id chicos Id	5300

Todos estos artículos deberán ser iguales á las muestras que en este Departamento se tienen en la oficina de suministros á la vista de los interesados.—Buenos Aires, Junio 19 de 1899.—*Fco. Oyuela*, Comisario de Ordenes. Jl-20

Ministerio de Hacienda

Crédito Público Nacional

Sorteos de amortización

Se hace saber á los tenedores de bonos municipales, creados por ley de 30 de Octubre de 1882, y de fondos públicos á oro de Ley de 3 de Noviembre de 1887, que en los sorteos practicados en la fecha, han resultado amortizados los siguientes títulos:

BONOS MUNICIPALES DE 1882

Vencimiento de Julio 1º de 1899

Serie A. de $ 1000—Nos 86, 217, 1095, 1112, 1199, 1286, 1321, 1715, 1737 y 1888.

Serie B. de $ 500—Nos 193, 406, 816, 1003, 1441, 1487, 1736, 1972, 2025, 2114, 2497, 2568, 2681, 2861 2933.
Serie C de $ 200 Nos 277, 1049, 1094, 1193, 1433, 1698, 1703, 1787, 1921, 1979, 2032, 2184, 2678, 2771, 2832, 2897, 2986, 3058, 3250, 3297, 3316 y 3470.
Serie D. de $ 50—Nos 82, 252, 1154, 1246, 1326, 1532, 1659, 1670 y 1845.

Atrasados

Serie A. Nos 74, 247, 421 y 583.
Série B. Nos 166, 172, 300, 2058, 2069, 2244, 2250, 2480 y 2778.
Serie C. Nos 311, 373, 419, 683, 694, 708, 831. 974, 1011, 1026, 1035, 1038, 1054, 1294, 1302, 1345, 1525, 1587, 1691, 1724, 1737, 1829, 1865, 1922, 1930, 1980, 2157, 2161, 2269, 2294, 2383, 2395, 2494, 3245, 3247, 3333 y 3377.
Serie D. Nos 5, 44, 60, 92, 190, 210, 216, 218, 239, 270, 473, 615, 623, 691, 792, 793, 887, 990, 1062, 1095, 1191, 1321, 1387, 1426, 1434, 1444, 1543, 1634. 1641, 1832, 1841 y 1843.

FONDOS PÚBLICOS DE 4 1/2 %, ORO—LEY DE 3 DE NOVIEMBRE DE 1887.

Vencimiento de Setiembre 1º de 1899

Serie B. de $ 500 Nos 128, 148, 249, 298, 847, 1010, 1074, 1079 y 1423.
Serie C, de $ 1000 Nos 47, 181, 435, 514, 604 y 620.
Serie D. de $ 5000 Nos 17, 34, 401.
El pago de los títulos enumerados, se efectuará conjuntamente con los servicios de renta á su respectivo vencimiento, ó sea del 1º al 10 de Julio los bonos municipales, y del 1º al 10 de Setiembre los de fondos públicos. Buenos Aires, Junio 26 de 1899.—*Miguel A. Gelly*.—Secretario-Contador. 12-Jl.

Dirección General de Rentas

Llámase á licitación por el término de treinta dias, para la confección de trescientos vestuarios de verano, para los marineros de las Aduanas fuera de la Capital, y diez vestuarios para patrones y maquinistas, con arreglo á los modelos que pueden consultar los interesados en la Secretaría de esta repartición, todos los dias hábiles de 11 a. m. á 4 p. m.

Las propuestas vendrán extendidas en el sello de ley, y acompañadas de un certificado de depósito en el Banco de la Nación, equivalente al 3 %, tres por ciento del importe de la propuesta, y ellas serán abiertas en esta repartición el dia lunes 10 de Julio próximo, en presencia del Directorio, Escribano Mayor de Gobierno, y licitadores que concurran.

Los vestuarios se entregarán treinta dias después de aceptada la propuesta.

La Dirección se reserva el derecho de rechazar todas las propuestas, si así lo creyese conveniente.—Buenos Aires, Junio 9 de 1899.—*Luis S. Boado*, Secretario.

Jl-15.

Ministerio de Guerra.

Intendencia de Guerra

Llámase á licitación para la provisión de los siguientes artículos:

Treinta mil metros paño de verano, cien mil metros brin, cien mil metros lienzo tablón, veinte mil metros lona entretela, mil metros paño verde, mil metros paño punzó, mil metros paño grancé, cinco mil metros paño para kepies, cien mil metros trencilla verde, cincuenta mil metros trencilla negra, cincuenta mil metros trencilla grancé, cinco mil cueros tafilete, mil metros cuadrados suela charolada, cincuenta mil barbijos, cien mil respiradoras, dos millones botones hueso, grandes y chicos y 30.000 pares de medias. Todo según muestra y pliego de condiciones que, selladas y firmadas se entregarán en Secretaría. Las propuestas se abrirán el diez de Julio próximo á las 3 p. m. y las entregas deberán efectuarse antes del veinte de Setiembre de este año.

Buenos Aires, Marzo 24 de 1899.

Jl.-10 *El Secretario.*

Ministerio de Marina

REQUISITORIA

Adolfo Argerich, Juez de Instrucción Militar y Teniente de Navío de la Armada.

En virtud de ignorarse el paradero del soldado del Batallón Artillería de Costas, Adolfo Flores, cuya filiación es la siguiente:

Estatura 1 m. 74, edad 28 años, cabello negro, color trigueño, barba poca, boca regular, nariz regular, ojos pardos, sabe leer y escribir.

Tiene una cicatriz sobre el pómulo derecho.

Por medio de la presente, le cito, llamo y emplazo, para que en el término de quince dias, contados desde su publicación, comparezca ante este juzgado militar, con residencia oficial, en la calle de Charcas Nº 441, á fin de prestar declaración en la causa que le instruyo de órden superior, bajo apercibimiento de que, de no hacerlo en el referido plazo, será declarado rebelde, siguiéndosele el juicio que como á tal haya lugar.

A la vez, exhorto y requiero á las autoridades civiles y militares para que practiquen las diligencias pertinentes hasta aprehender al referido acusado, y en caso de conseguirlo, sea detenido y puesto á mi disposición.—Capital Federal, Junio 28 de 1899—*Adolfo Argerich.*

Jl-17.

EDICTO

Por disposición del Señor Juez Instructor Militar, Capitán de Fragata D Daniel Blanco, se cita, llama y emplaza por medio del presente edicto, á los ex-soldados del extinguido Batallon Infantería de Marina, Ramón Ramirez y Eusebio Ferreyra, para que en el término de diez dias, contados desde su publicación, comparezcan ante este Juzgado Militar, (de 1 á 3 de la tarde) con residencia oficial en la calle Charcas 441, á fin de prestar declaración en la causa que instruye al soldado Ramón Benavidez.—Capital Federal, Junio 8 de 1899.—*Pedro Ferrer*, Secretario. Jl.—11

EDICTO

Por disposición del Señor Juez Instructor, Capitán de Fragata Don Daniel Blanco, se cita, llama y emplaza, por medio del presente edicto, al ex-cabo de cañón de la Armada, Ricardo Sosa y á los ex-marineros Pedro Perillo y Bernardo López, para que en el término de diez días, contados desde su publicación, comparezcan ante este Juzgado Militar, de 1 á 3 p. m., con residencia oficial, en la calle Charcas 441, á fin de prestar declaración en la causa que instruye al marinero Remigio Andrade.—Capital Federal, Junio 27 de 1899—*Pedro Ferrer*, Secretario.

Jl.-7.

Registro de Diplomas de Prácticos

Buenos Aires, Junio 13 de 1899.

El Prefecto General de Puertos, en uso de la autorización conferida por decreto Superior de 30 de Enero ppdo.,

ORDENA:

Art. 1º La Oficina de Estadística abrirá un nuevo registro de Prácticos diplomados y continuará ejerciendo el control de identificaciones legalmente documentada.

Art. 2º A los efectos del artículo anterior, los Prácticos con diploma nacional, quedan obligados dentro de sesenta días á presentarse á la Prefectura General, solicitando el registro de su título profesional con indicación de su domicilio real.

Los que residan fuera de la Capital Federal, presentarán su solicitud por intermedio de las Sub-Prefecturas de la jurisdicción, donde estén domiciliados.

Art. 3º Los que vencido el plazo señalado en el artículo 2º, no hubieren refrendado su título, se considerarán separados del practicaje, cazándoseles el diploma.

Para volver al ejercicio de la profesión, estarán obligados á rendir exámen, de acuerdo con el reglamento vigente.

Art. 4º Los Prácticos inscriptos en el nuevo registro, están obligados á munirse de su patente anual y en caso de infracción se les cazará su diploma.

Art. 5º El Práctico que no ejerza la profesión durante dos años, deberá rendir nueva prueba de competencia para quedar habilitado para el desempeño de sus funciones.

Art. 6º Los Prácticos anotados en el Registro que establece esta ordenanza son los únicos autorizados para el ejercicio de la profesión y estarán sujetos á las obligaciones reglamentarias como agentes de la Policía Marítima con que los ha investido la Ley Nº 3445.

Art. 7º Hágase saber á la Dirección General de Rentas para conocimiento de la Administración de Patentes, y comuníquese á todas las dependencias—*Luis García*, Prefecto Gral. de Puertos. A-25.

Prefectura General de Puertos

AVISO

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta dias, á los que se consideren con derecho á una canoa que ha sido encontrada abandonada en las islas y que se encuentra depositada en la Sub-Prefectura del Puerto de La Paz; previniéndose, que si vencido dicho término, no fuere reclamada, se procederá con arreglo á lo que disponen los reglamentos.

Las dimensiones son las siguientes:

Eslora, 5 metros 85 centímetros; manga, 0 metro 90 centímetros; puntal, 0 metro 40 centímetros; tiene 8 pares curvas de algarrobo con un solo taco, forro de cedro, siendo su estado malo.—Buenos Aires, Junio 9 de 1899.—*Enrique Victorica.* (hijo), Oficial Mayor. Jl-18

Prefectura General de Puertos

AVISO

Por el presente, se cita, llama y emplaza por el término de treinta días, á los que se consideren con derecho á una canoa que ha sido encontrada en jurisdicción de la Sub-prefectura del Puerto de Goya, donde se encuentra depositada, previniéndose que si vencido dicho término no fuere reclamada, se procederá con arreglo á lo que disponen los Reglamentos.

Las dimensiones son las siguientes:

Eslora: siete metros; Manga: un metro ochenta centímetros; Puntal: cero metro cuarenta y cinco centímetros. Esta canoa se encuentra en regular estado, es de madera de timbó colorado, tiene diez pares de curbas de algarrobo y tacos de la misma madera. Lleva el número doscientos ochenta y cinco (285).—Buenos Aires, Junio 7 de 1899.—*Enrique Victorica (hijo)*,—Of. Mayor.

Jl-15

Ministerio de Agricultura

Línea de navegación á vapor á las Costas del Sud.

De acuerdo con lo dispuesto por decreto de fecha 24 de Mayo ppdo., llámase á licitación pública, para el establecimiento de una línea de navegación á vapor á las costas del Sud de la República, con arreglo á las bases que los interesados pueden ver todos los días hábiles, en la Sub-Secretaría de este Ministerio.

Las propuestas, deberán ser presentadas en dicha Sub-Secretaría, el día 1° de Agosto próximo, á las 2 p. m., en pliego cerrado, en el papel sellado que corresponda y acompañadas de un certificado de depósito, en el Banco de la Nación á la órden del Ministerio, por veinte mil pesos moneda nacional, en efectivo ó en fondos públicos nacionales.—Buenos Aires, Junio 1° de 1899.—*B. Decoud.* A-1°.

Ministerio de Obras Públicas

LICITACIÓN

Llámase á licitación para la venta de material viejo de Tren Rodante, depositado en los Talleres del F. C. Central Argentino, en el Rosario. Las condiciones se encontrarán en la Dirección General de Contabilidad (Casa de Gobierno 3er piso), ó en el Juzgado Federal del Rosario hasta el 28 de Julio próximo, día en que tendrá lugar la licitación conjuntamente en ambas partes, debiéndose abrir las propuestas á las 3 p. m.—Buenos Aires, Junio 28 de 1899.

J1-28

AVISO Á LOS NAVEGANTES

SECCIÓN HIDROGRAFIA FAROS Y VALIZAS

AMÉRICA DEL SUD—COSTA ESTE

Nº 561.—República Argentina.—Bajio en la bahia Camarones.—El Director de la Escuela Nacional de Pilotos Don Pedro Mohorade, trasmite los siguientes datos que ha recibido del pilotin Don Pedro Gandini, respecto al escollo denunciado en el aviso Nº 248 de 1899 de esta Sección.

El bajo forma parte de un lecho de rocas, de fondo muy desigual donde el escandallo salta de 4 brazas á 9 y á 12; se halla en el cruce de estas oposiciones; el galpón de la costa del fondeadero y la isla "Moreno"; la punta E. de la isla "Blanca", y un manchón blanco característico, situado en el fondo de la bahía, á 200 pies aproximadamente de altura; quedando pues el bajo más ó menos al S. verdadero de la isla "Blanca". A dos tercios de marea bajante, se hallaron fondos de 7, 6, 5, 4 y 3 1/2 brazas; de manera que en baja mar de zizigai, no es difícil que sólo haya 3 brazas en ese paraje, mucho más teniendo en cuenta que la sonda acusa fondo muy irregular. Para pasar zafo del peligro, yendo al fondeadero, lo mejor es no separarse mucho de la isla "Blanca".

Véanse carta inglesa Nº 1288 y South America Pilot, part. I 1893, págs. 337, 338.

(Secc. de Hidr. Buenos Aires 1899),

ISLAS BRITÁNICAS

Nº 562.—Inglaterra.—Needeles Channel.—Fechas en que se exhibirán luces eléctricas de los fuertes.—La Trinity House de Londres, ha comunicado con fecha 7 de Abril de 1899, que en las fechas abajo mencionadas y con fines instructivos, se exhibirán luces eléctricas desde los fuertes en el canal "Needeles".

a) El 10, 11 y 31 de Mayo, el 1ro, 7, 28 y 29 de Junio, el 5, 19 y 20 de Julio; el 9 y 10 de Agosto; el 7, 13 y 14 de Setiembre, durante 1 1/2 horas, empezando á las 10 p. m.

b) El 18 de Mayo, 27 de Julio, 17 de Agosto, por 4 horas empezando á las 10 p. m.

c) El 8 de Junio y 6 de Julio, durante 7 horas empezando á las 10 p. m.

Véanse carta inglesa Nº 2040 y Channel Pilot, part. I, 1893, suplemento 1895.

(Not to Mar. Nº 201—Londres. 1899).

Nº 563—Puerto de Dartmouth—Restablecimiento de la luz de la estación guarda-costa—Se ha recibido imformes de los delegados de la bahía "Dartmouth", con fecha 30 Marzo 1899, que la luz *fija* en la estación guarda-costas de "Dartmouth", que fué interrumpida en 1898, será restablecida.

Esta luz será blanca en un sector por medio del canal al N. de punta Castle; *roja* sobre los bajíos hacia el N. de la canal, y *verde* sobre los bajíos hacia el S. de la canal y hacia el Norte de la punta One gun.

Situación aproximada: Lat. 50° 20' 45" N. Long. 3° 34' 30" O. Se darán noticias posteriores.

Véanse carta inglesa Nº 2253 y Channel Pilot part. I, 1893.

(Not to Mar Nº 202. Londres 1899.)

OCEANO PACÍFICO NORTE.

Nº 564—Islas Sandwich. Bahia de Honolulu, Cascos á pique al O. de la entrada. El Gobierno de los Estados Unidos ha comunicado con fecha 1° de Abril de 1899, que el casco desarbolado del buque americano "Edward O' Brien" se encuentra á pique con la barandilla de estribor debajo el agua, en una profundidad de 3 1/4 brazas al O. de la entrada á la bahía de Honolulu, demorando el faro de la bahía al N. 32° E. (mag) distante 7 cables y la boya campana de la canal al S. 52° E. (mag).

Posición aproximada: Lat. 21° 17' 25" N. Long. 157° 52' 30' O. Variación en 1899 10° E.

Véanse cartas inglesas Nºs 1510, 1378 y Pacific Islands vol. II, 1891, pág. 43.

(Not to Mar Nº 204, Londres 1899.)

Nº 565—Islas Phoenix—Escollo denunciado hacia el S. de las Islas "Phoenix".—En la Shipping Gazette del 28 de Marzo de 1899, se han publicado informes que el capitán del buque Carondelet, ha dado cuenta, que su buque pasó á 60 millas al S. de las islas "Phoenix", á una distancia de 2 millas, de un escollo peligroso, de 1/4 de milla de extensión de N. E. 1/4 al N., hacia S. O. 1/4 al S. sobre el que la mar rompía ocasionalmente con fuerza; situación aproximada: Lat. 5° 35' S. y Long. 173° 58' O.

Ha sido marcado en la carta en ésta posición, señalado "P. D." por ser su existencia dudosa.

Véanse cartas inglesas Nºs 2483, 2683, 780, 1830 y Pacific Islands vol II, 1891. pag. 224.

(Not. to Mar Nº 208. Londres 1899).

COSTAS ATLÁNTICAS DE EUROPA

Nº 566—Portugal, Puerto Leixoes—Retiro de un buque que marcaba un casco á pique—El gobierno portugués ha publicado una noticia fechada del 21 de Febrero de 1899, en la que comunica que el barco que marcaba el casco á pique de la "Santona" en el puerto "Leixoes" y que tenia de dia un globo negro y exhibía de noche una luz *blanca fija*, dentro de breve tiempo será retirado.

Situación aproximada Lat. 41° 11' 5" N. Long. 8° 42' 50" O.

El casco á pique demora con el faro del rompeolas Sud al S. 83° O. (mag.) distante 350 yardas, y la luz del muelle de la bahia interior al N. 8° E (mag).

Nota: La profundidad sobre el casco á pique es de 19 1/2 pies.

Variación en 1899, 19° O.

Véanse carta inglesa Nº 87 y Sailing directions for the west Coasts of France Spain and Portugal 1891.

(Not. to Mar. Nº 210. Londres 1899).

ISLAS BRITÁNICAS

Nº 567.—Inglaterra.—Aguas de Southampton—Alteración de la luz del buque faro "Calshot Spit"—El Harbour Board, de "Southampton", ha comunicado en noticia fechada el 6 de Abril de 1899 que el buque faro (con luz fija roja y blanca) que marcaba la punta E de "Calshot Spit" ha sido retirado, y reemplazado por una valiza flotante de 40 pies de largo, que exhibe á 30 pies de altura una luz blanca á eclipses, sin vigia, mostrando dos eclipses sucesivos cada ocho segundos á saber: Luz: cinco segundos; eclipse: un segundo; luz: un segundo; eclipse un segundo.

La señal para neblinas abordo de este buque-faro es una campana automática, también en la superstructura.—Posición aproximada Lat. 50° 48' 15" N. Long. 1° 17 30" O.

Véanse cartas inglesas Nº 2675B, 2675C, 2450, 2045. 2050, 2040, 1095 y Channel Pilot part. I 1893 pág. 234, suplemento 1895 pág 15.

(Not. to Mar Nº 211 Londres 1899.)

AFRICA COSTA OESTE

Nº 568—No existencia de una luz en St. Paul de Loanda y observación sobre la señal horaria.—Según comunicación del comandante de S. M. S. "Habicht" no existe la luz fija roja marcada en el plano de la carta del Almirantazgo Brit. Nº 604' al sur de la *luz fija roja* en la roca "Isabella".

Conforme ya ha sido comunicado en años anteriores, la señal horaria en Loanda, no se presta para la controlación de los cronómetros á causa de sus caidas irregulares. En cambio es recomendable, controlar la hora por una comparación con el péndulo patrón del observatorio existente desde 1771. El director del observatorio, capitán del puerto y director de la compañia del dique, facilita para la operación todos los datos; se consigue el estado del péndulo patrón con relación al tiempo medio local, como así mismo la marcha diaria y la longitud dada en 0h 52m. 53s E.

Esta longitud difiere algo de la indicada en el anuario náutico igualmente referente al observatorio, pues esta es de 0h 52m. 29s 8 E, es decir 23s 2 menos.

Véanse carta inglesa Nº 604 y Africa Pilot, part. II 1893, pag. 195.

(Nach. f. Seef. Nº 13, Berlin 1899)

Nº 569—Bahia Walfisch—Iluminación de la bahía.—Según comunicación del mismo comandante, la iluminación de la bahía Walfisch, consiste, hace un año, en una luz blanca fija á una altura de 12m. 2 (40') sobre el nivel de alta marea, cuya torre con la casa del guardian está edificada junto al lado derecho del edificio del magistrado. La luz se encuentra por consiguiente, vista desde el mar, nó á la derecha de la iglesia, según debe entenderse en la carta de Almirantazgo Brit. Nº 629 y el registro de faros 1899, tit. VIII, Nº 50, sino á la izquierda, y á 45 metros al Este de la iglesia. El alcance de visibilidad de la luz es de 9 millas más ó menos.

Véanse cartas inglesas Nº 1806, 629, 632 y Africa Pilot, part. II 1893, pag. 288.

(Nachr. f. Seef., Nº 13, Berlin 1899.)

Buenos Aires, Junio 20, de 1899.

P. A.
Luis A. Imperiale.

Tip. de la PENITENCIARÍA NACIONAL.